



Brüsszel, 2025. október 13.
(OR. en)

13881/25

TRANS 463
CLIMA 431
ENV 996
SAN 623
IND 425
STATIS 72

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPRez igazgató
Az átvétel dátuma:	2025. szeptember 30.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2025) 566 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK a kerékpározásról szóló európai nyilatkozat végrehajtása terén elért eredményekről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2025) 566 final.

Melléklet: COM(2025) 566 final



Brüsszel, 2025.9.30.
COM(2025) 566 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK
a kerékpározásról szóló európai nyilatkozat végrehajtása terén elért eredményekről

1. BEVEZETÉS

A kerékpározásról szóló európai nyilatkozat¹ az Európai Parlament, a Tanács és az Európai Bizottság által 2024. április 3-án aláírt közös politikai nyilatkozat. Ez az első olyan dokumentum, amely elismeri, hogy a kerékpározás az egyik legfenntarthatóbb, leginkluzívabb, leginkluzívabb, legolcsóbb és legegészségesebb közlekedési és kikapcsolódási forma, amely jelentős hozzáadott értéket képvisel az EU és gazdaságunk számára.

A közlekedés kulcsfontosságú a társadalmi befogadás és a gazdasági fejlődés, a munkahelyteremtés és az alapvető szolgáltatásokhoz való hozzáférés előmozdítása szempontjából. Ugyanakkor továbbra is jelentős forrása az üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak és a szennyezésnek. E nyilatkozat célja, hogy e kihívások kezelése érdekében teljes mértékben kiaknázza a kerékpározásban rejlő lehetőségeket az EU-ban.

A nyilatkozat kijelöli a kerékpározással kapcsolatos meglévő és jövőbeli szakpolitikák és kezdeményezések irányvonalát.

Nyolc alapvető és 36 politikai kötelezettségvállalást vázol fel, amelyeket uniós, nemzeti, regionális és helyi szinten kell megtenni a jövőbeli szakpolitikai fejlemények és az intézkedések koherens végrehajtásának irányítása érdekében. A nyilatkozat jogilag nem kötelező erejű, mégis komoly politikai jelentőséggel bír, mivel elismeri, hogy elveinek előmozdítása és végrehajtása az EU és az uniós tagállamok közös kötelezettségvállalása és felelőssége.

Ez az eredményjelentés a nyilatkozat minden egyes fejezetére vonatkozóan átfogó áttekintést nyújt a kerékpározással kapcsolatos európai, nemzeti, regionális és helyi szintű szakpolitikák, intézkedések és kezdeményezések keretében hozott azon fellépésekről, amelyek elősegítik a nyilatkozat elveinek végrehajtását. A jelentés példákkal szolgál az e tekintetben elért eredményekre, és ismerteti a kerékpározás további elterjedésének fokozását és elősegítését célzó lehetséges népszerűsítési módokat.

2. I. FEJEZET: A KERÉKPÁROZÁSRA VONATKOZÓ SZAKPOLITIKÁK KIDOLGOZÁSA ÉS MEGERŐSÍTÉSE

Uniós szinten az Európai Bizottság a kerékpározásról szóló európai nyilatkozat azonnali nyomon követéseként felkérte a tagállamokat, hogy jelöljenek ki nemzeti kerékpárügyi kapcsolattartó pontokat. Ez az új, célzott hálózat megvitatja a közös kihívásokat, megosztja a bevált gyakorlatokat és a végrehajtási intézkedéseket, valamint nyomon követi az uniós és nemzeti szinten elért eredményeket. A hálózat 26 tagállam² nemzeti kapcsolattartó pontjait foglalja magában, és hivatalosan a városi mobilitással foglalkozó szakértői csoport (EGUM) részeként jött létre³. Emellett az inkluzív megközelítés biztosítása és az érdekelt felek szélesebb körének aktív bevonása érdekében – a városok és régiók szövetségeit és az iparág képviselőit is beleértve – az EGUM-on belül külön alcsoport alakult a nyilatkozat végrehajtásának nyomon követése céljából.

Az EGUM több mint 20 nemzeti intézkedést – köztük új vagy nemrégiben aktualizált kerékpározási stratégiákat, terveket, nyilatkozatokat és szakpolitikai fejleményeket –

¹ HL C, C/2024/2377, 2024.4.3., <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>.

² Az elért eredményekről szóló jelentés elkészítésekor Olaszország még nem jelölt ki nemzeti kerékpározási kapcsolattartó pontot.

³ A [C\(2022\) 5320 bizottsági határozattal](#) létrehozott [E03863. szakértői csoport](#).

azonosított be és követett nyomon⁴. Ezen intézkedések egy részét a nyilatkozat közvetlen eredményeként fogadták el. Eddig 14 uniós tagállam vezetett be nemzeti kerékpárstratégiát vagy hasonló tervet⁵. Jelenleg több ország is új szakpolitikai tervek kidolgozásán, valamint a meglévők aktualizálásán vagy végrehajtásán dolgozik. Litvánia például jelentős előrelépést tett azáltal, hogy elfogadta első nemzeti kerékpárstratégiáját⁶. Emellett új rendeletet vezetett be a kerékpáros infrastruktúra tervezésére és kialakítására vonatkozóan⁷, amely a biztonságos, hozzáférhető és jó minőségű kerékpáros létesítmények biztosítása érdekében nemzeti szabványokat határoz meg.

A nyilatkozat emellett cselekvésre ösztönözte a városi hatóságokat is.

Parma (Olaszország) például a kerékpározásról szóló európai nyilatkozat végrehajtására vonatkozó kötelezettségvállalási nyilatkozatot nyújtott be⁸, amely a kerékpáros infrastruktúrájának fejlesztésére és javítására, a kerékpározás mint a mindennapi közlekedés előnyben részesített formájának népszerűsítésére, valamint a kerékpározással kapcsolatos vállalkozások és szolgáltatások támogatására összpontosított.

Mindeközben a barcelonai nagyvárosi régió (Spanyolország) a nagyvárosi tanács plenáris ülésén hivatalosan jóváhagyta az európai kerékpározási nyilatkozatot⁹. A klímasemlegesség elérésére irányuló erőfeszítések középpontjában i. a meglévő kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, ii. a biztonságos kerékpárparkolók kiépítése és optimalizálása, iii. a nagyvárosi kerékpármegosztás támogatása, valamint iv. a képzési és oktatási tevékenységek szervezése állt.

Számos uniós város előrehaladást, valamint a kerékpározásra vonatkozó szakpolitikák és stratégiák kidolgozása, kiigazítása és megerősítése terén határozott elkötelezettséget mutat az ambiciózus klímasemlegességi célok elérése érdekében. Városi klímaszerződéseik¹⁰ (Climate City Contract) révén – a 100 klímasemleges és intelligens városra vonatkozó küldetés¹¹ részeként – elkötelezték magukat e célok mellett. Drezda (Németország) célkitűzése például, hogy 2035-ig 75 %-ra növelje a kerékpározás arányát, míg Aarhus (Dánia) ezt az arányt 2030-ig 50 %-ra kívánja emelni; Gävle 2025-re Svédország egyik vezető kerékpáros városává kíván válni, és célja, hogy addigra megkétszerezze kerékpárútjainak számát 2018-hoz képest.

A kerékpározásról szóló uniós nyilatkozat elfogadása az EU határain túl is hasonló kezdeményezéseket ihletett – ilyen például a „Declaration for Green Mobility of South East European Parties and Observing Participants: moving forward together towards a green mobility” [A délkelet-európai felek és a megfigyelő felek környezetbarát mobilitásról szóló nyilatkozata: együtt a zöld mobilitás felé], amely a Közlekedési Közösség¹² által

⁴ Az EGUM hozzájárulása az elért eredményekről szóló jelentéshez: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

⁵ https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%20241212.pdf.

⁶ <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/sustainable-mobility/national-strategy-and-action-plan-for-cycling-promotion-by-2035/>.

⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abe31ac3611efaae6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09>.

⁸ <https://civitas.eu/news/the-city-of-parma-commits-to-eu-cycling-declaration-implementation-at-the-civitas-forum>.

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/25467221/11704>.

¹⁰ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

¹¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

¹² A Közlekedési Közösség a mobilitás és a közlekedés területén működő nemzetközi szervezet. 36 résztvevőt foglal magában: az Európai Unió tagállamait, amelyeket az Európai Bizottság képvisel, a hat délkelet-európai felet (Albán Köztársaság, Bosznia-Hercegovina, Koszovó*, Montenegró, az Észak-macedón Köztársaság és a Szerb Köztársaság), valamint a három megfigyelő felet (Grúzia, Moldovai Köztársaság és Ukrajna). <https://www.transport-community.org/>.

2024. június 6–7-én Szarajevóban (Bosznia-Hercegovina) megrendezett zöld mobilitási csúcstalálkozón került elfogadásra¹³.

Mindeközben az EU-ban számos más uniós/nemzeti/helyi fellépés ösztönzi a kerékpározás fejlesztését/elfogadását.

Fenntartható városi mobilitási tervek

Az (EU) 2024/1679 rendelet¹⁴, amely újabb kulcsfontosságú mérföldkövet jelent uniós szinten, a fenntartható városi mobilitási terv 2025-ig történő elfogadására vonatkozó jogi követelményt határoz meg 431 városi terület számára. Előírja továbbá a multimodális személyszállítási csomópontok 2030-ig történő fejlesztését az első és az utolsó kilométeres összeköttetések megkönnyítése érdekében, a tömegközlekedéshez és az aktív mobilitási infrastruktúrához való hozzáférést is beleértve. A rendelet az infrastruktúra kiépítése vagy korszerűsítése során a kerékpárutak folytonosságának és hozzáférhetőségének biztosítására, valamint az aktív közlekedési módok előmozdítása érdekében a kerékpárparkolók vasútállomások közelében való kialakítására irányuló követelményeket foglal magában.

A fenntartható városi mobilitási terv részeként a kerékpározás támogatásáról és ösztönzéséről szóló 2019. évi iránymutatás aktualizált változata 2025 végén készül el, és magában foglalja majd a legújabb ismereteket és bevált gyakorlatokat annak érdekében, hogy segítse a városokat a kerékpáros infrastruktúrájuk, szakpolitikáik és promóciós tevékenységeik fejlesztésében.

Számos város olyan intézkedéseket foglalt bele fenntartható városi mobilitási tervébe, amelyek kiemelten kezelik a kerékpározást. Münster (Németország) például a magas színvonalú, a kerékpárosokat kiemelten kezelő utcák építésére és a kerékpárhálózat korszerűsítésére összpontosít, míg Barcelona (Spanyolország) a 2024. évi városi mobilitási terve keretében *a kerékpárokról és a személyi mobilitási eszközökre vonatkozó programot* dolgozott ki, amely a kiterjedt hálózatfejlesztésre és a kerékpáros infrastruktúra biztonságosabbá tételére fókuszál. Bolognában (Olaszország) első alkalommal szolgált a mobilitási tervezés a nagyvárosi területi terv¹⁵ kidolgozásának kiindulópontjaként. Ez a terv a nagyvárosi terület 55 települését segíti a földhasználati politikáik és mobilitási stratégiáik összehangolásában. Ez az alapvető operatív eszközök és a kulcsfontosságú ágazati stratégiák, például a nagyvárosi kerékpáros terv integrálásával valósul meg. Vilnius városa 2025-ben elnyerte az Európa Zöld Fővárosa díjat¹⁶ a zöld átállás terén betöltött úttörő szerepének köszönhetően, többek között a fenntartható városi mobilitási tervével összhangban álló, a kerékpározással kapcsolatos – például a kerékpárutak folyamatos fejlesztésére és az aktív mobilitást előtérbe helyező új utcai infrastruktúra-szabványra irányuló – intézkedéseknek köszönhetően.

Mobilitási minták

Egy folyamatban lévő uniós tanulmány – egy 2021-ben az összes uniós tagállamban elvégzett átfogó elemzésre építve, amelynek első eredményeiről a 2022. évi „Study on New Mobility

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> (Annex II - Pledging for a Greener Future - Declaration on Cycling as a Sustainable Mode of Transport) [II. melléklet – A környezetbarátabb jövőre vonatkozó kötelezettségvállalás – Nyilatkozat a kerékpározásról mint fenntartható közlekedési módról].

¹⁴ Az Európai Parlament és Tanács (EU) 2024/1679 rendelete (2024. június 13.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről, HL L, 2024/1679, 2024.6.28., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

¹⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_en.

Patterns in European Cities”¹⁷ [Tanulmány az európai városok új mobilitási mintáiról] című tanulmány számolt be – most kiterjeszti az adatok elemzését a szociodemográfiai jellemzők utazási magatartásra gyakorolt hatásainak jobb megértése érdekében. A tanulmány a vizsgált közlekedési módok egyikeként a kerékpározásra is kitér. Az eredmények várhatóan további betekintést nyújtanak a kerékpározás elterjedésébe és a lehetséges jövőbeli fejlesztésekbe. Az előzetes elemzés azt mutatja, hogy a kerékpározás aránya nemzeti szinten viszonylag állandó.

Mobilitáskezelés

Az éves MOBILITYACTION díj¹⁸ a vállalkozások, intézmények, civil társadalmi szervezetek, polgári kezdeményezések és települések kiemelkedő mobilitásirányítási programjainak elismerésére szolgál. A kampány utolsó két évében számos döntős hatásos kezdeményezéseket indított a kerékpározás népszerűsítésére. Ilyenek voltak például az interaktív online platformok, amelyek kerékpározásra vagy gyaloglásra ösztönzik a diákokat, valamint a munkahelyi kerékpár-karbantartási szolgáltatások és az iskolába való kerékpározást ösztönző versenyek.

Emellett számos város támogatja a mobilitáskezelési tevékenységeket. Budapest (Magyarország) kiemelkedik közülük munkahelyi mobilitási tervével, amely arra ösztönzi a vállalatokat, hogy vállaljanak aktív szerepet munkavállalóik ingázási szokásainak a fenntarthatóbb közlekedési alternatívák irányába való elmozdításában. Budapest terve olyan kezdeményezéseket foglal magában, mint a „Bikebus” és a „Bike to Work”, amelyek szervezett csoportos utazások és munkahelyi kampányok révén népszerűsítik a kerékpározást.

Az Európai Kerékpárosok Szövetségének (ECF) egyik jelentése kiemeli, hogy a Németországban úttörő jellegű mobilitáskezelési rendszerek részeként a vállalati kerékpárlízing 2024 végére 2,1 millió bérelt kerékpárral rendelkező aktív flottát eredményezett, 2019 óta átlagosan 30 %-os éves növekedési rátával¹⁹.

Az aktív mobilitás irányába mutató magatartásbeli változást befolyásoló mobilitásirányítási rendszerek hatékonyságának további feltárása, elemzése és értékelése érdekében a Bizottság 2024-ben célzott pályázati felhívást tett közzé, amelynek keretében egy kiválasztott projekt 5 millió EUR támogatásban részesülhet²⁰.

A kerékpározás mint egészséges közlekedési vagy kikapcsolódási forma népszerűsítése

Az éves Európa Zöld Fővárosa Díj és az Európai Zöld Levél Díj²¹ azon városok elismerése, amelyek kiemelkedő elkötelezettséget mutatnak a környezeti fenntarthatóság iránt olyan kulcsfontosságú területeken, mint a levegőminőség, a zajcsökkentés, valamint az éghajlatváltozás mérséklése és az ahhoz való alkalmazkodás. A fenntartható városi mobilitási megoldások – például a kerékpározással kapcsolatos intézkedések – előmozdítása és végrehajtása fontos része ennek az elismerésnek. Ehhez hasonlóan a Zöld város megállapodás²² – egy olyan uniós kezdeményezés, amelynek célja a városi környezetvédelmi irányítás Európa-szerte való javítása – is összhangban áll a kerékpározás népszerűsítésével, mivel arra ösztönzi

¹⁷ [Study on new mobility patterns in European cities \[Tanulmány az európai városok új mobilitási mintáiról\] – Az Európai Unió Kiadóhivatala; New Mobility Patterns Study: insights into passenger mobility and urban logistics \[Az új mobilitási mintákról szóló tanulmány: betekintés az utasok mobilitásába és a városi logisztikába\] – Európai Bizottság.](#)

¹⁸ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-award/>.

¹⁹ <https://www.ecf.com/en/news/company-bike-leasing-could-be-europes-next-big-catalyst-for-sustainable-mobility-new-report-shows-/>.

²⁰ [HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03: Mobility Management Plans and Behavioural Change \[Mobilitáskezelési tervek és viselkedésbeli változás\]. CSA 5M, Megnyitás: 2024. szeptember 17. Határidő\(k\): 2025. január 16.](#)

²¹ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_en.

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_en.

a városokat, hogy javítsák levegőminőségüket, csökkentsék a zajszennyezést és bővítsék a zöldterületeket, ezáltal pedig előmozdítja az aktív és fenntartható mobilitást.

A 2024. évi Európai Mobilitási Hét²³ figyelemfelkeltő és érdekérvényesítő kampányokon keresztül a „Közös közterületek” témájával foglalkozott. A kampányban világszerte több mint 45 ország több mint 2 700 városa²⁴ vett részt. A biztonságos kerékpáros infrastruktúra és a bevált gyakorlatok álltak az uniós közúti közlekedésbiztonsági csereprogram²⁵ középpontjában is.

A CIVITAS kezdeményezés politikai cserefórumot²⁶ szervezett a nyilatkozat végrehajtásával kapcsolatban, kiemelve a minden szinten történő együttműködés fontosságát.

Nemzeti szinten az EGUM számos figyelemfelhívó kampányt, nyilvános konzultációt és szakmai képzést talált, valamint a szerepvállalás egyéb konkrét formáit is azonosította²⁷. Csehországban például olyan kampány indult, amely a városokban és régiókban alkalmazandó forgalomcsillapító intézkedésekre, többek között a kerékpározás népszerűsítésére összpontosít²⁸. Franciaországban a Kockázatokkal, a Környezetvédelemmel, a Mobilitással és a Várostervezéssel Foglalkozó Tanulmányok és Szakértők Központja (CEREMA) nyitott együttműködési platformot biztosít a bevált gyakorlatok, a kihívások és az ismeretek cseréjére, és létrehozott egy célzott, a kerékpározással foglalkozó csoportot²⁹. A platform szabadon elérhető a helyi hatóságok, a kormányzati szolgálatok, az egyesületek, a tudományos intézmények, a nem kormányzati szervezetek és a civil társadalom számára. A hálózat a kerékpározással kapcsolatos valamennyi témában (szolgáltatások, képzés, kommunikáció, mobilitáskezelés, fejlesztés stb.) hírek cseréjére és terjesztésére, valamint visszajelzések és erőforrások megosztására szolgál.

Regionális szinten a Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität magas szintű képzést tartott a gyalogos- és kerékpáros forgalom tervezői számára, hogy segítse őket készségeik fejlesztésében, és ösztönözze a kerékpárbarát és kerékpárorientált közlekedéstervezést³⁰.

Egyes városok, például Ioannina (Görögország), Padova (Olaszország) és Wrocław (Lengyelország) jó példákkal szolgálnak a nyilvánosságnak a műhelytalálkozók, kommunikációs kampányok és helyi cselekvési programok révén való bevonására. Ezek az intézkedések segítenek a kerékpározással kapcsolatos intézkedések és projektek önkormányzati szintű kialakításában és validálásában.

A népszerűsítés, a tudáscsere, a bevált gyakorlatok cseréje és a képzés terén nemzetközi szinten is értékes kezdeményezésekre kerül sor. Például Hollandia – Belgiummal és Luxemburggal karöltve – 2023-ban elindította az ACTIVE kapacitásépítési programot³¹. Ez az aktív mobilitásban érdekelt felek szövetsége, melynek célja, hogy 10 éven belül 10 000 aktív mobilitási szakértőt képezzen ki a globális dél alacsony és közepes jövedelmű országaiban.

²³ Az Európai Bizottság fenntartható mobilitással foglalkozó éves kiemelt kampánya, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ [EURÓPAI MOBILITÁSI HÉT, Részt vevő városok és nagyvárosok.](#)

²⁵ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

²⁶ <https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma>.

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

²⁸ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni>.

²⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo>.

³⁰ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf>.

³¹ <https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/>.

3. II. FEJEZET: AZ INKLUZÍV, MEGFIZETHETŐ ÉS EGÉSZSÉGES MOBILITÁS ÖSZTÖNZÉSE

Az uniós szintű fejlesztések többsége a kerékpározás egészségügyi előnyeinek tudatosítására, valamint a levegő- és zajszennyezés csökkentésére irányult.

A kerékpározást előmozdító intézkedések hozzájárulnak a nem fertőző betegségek megelőzéséhez, és 10 %-kal csökkenthetik a teljes halandósági kockázatot³². Az „Egészségesebben, együtt” elnevezésű, nem fertőző betegségekre vonatkozó uniós kezdeményezés³³ keretében a Bizottság támogatja a tagállamokat az egészségfejlesztési és betegségmegelőzési intézkedések megvalósításában. „Az EU az egészségért” programon³⁴ keresztül a Bizottság előmozdítja a tagállamok és az érdekelt felek által irányított, a testmozgás, többek között a kerékpározás népszerűsítésére irányuló projektek közötti együttműködést („együttes fellépések”). Jó példa erre a 76 millió EUR összegű támogatásban részesülő PreventNCD³⁵ együttes fellépés, amely magában foglal egy, az egészséges életkörülményekre vonatkozó célzott munkacsomagot, melynek célja az egészséget meghatározó kulcsfontosságú tényezőkkel kapcsolatos beavatkozások végrehajtása és értékelése, beleértve az autómentes környezetekkel, a testmozgással vagy a városi környezettel kapcsolatos tevékenységeket is. A Bizottság támogatja a bevált és ígéretes gyakorlatok azonosítását és összegyűjtését a bevált gyakorlatok uniós portálján³⁶ keresztül, ahol praktikus, tényeken alapuló gyakorlatok állnak rendelkezésre inspiráció és esetleges átadás céljából.

A nyilatkozat elfogadásának közvetlen következtében 12 millió EUR értékű célzott pályázati felhívás került közzétételre a Horizont Európa 2025. évi küldetési munkaprogramjának részeként (amelyet a rákellenes küldetés és a 100 klímasemleges és intelligens városokra vonatkozó küldetés közösen támogat), melyek célja, hogy tovább fokozzák a kerékpározásnak az uniós városokban való elterjedését az egészségügyi előnyök kihasználása és az aktív mobilitás fellendítése érdekében³⁷.

Az EU régóta fennálló, a levegőminőséget és a környezeti zajszintet szabályozó szakpolitikai kerettel rendelkezik, amelynek célja a lakosság védelme³⁸. A környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló irányelv³⁹ közelmúltbeli felülvizsgálata az aktív mobilitásra és a kevésbé szennyező közlekedési formákra való modális váltás ösztönzése érdekében a levegőminőségi tervekben foglalandó, a légszennyezés

³² [Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity \[A kerékpározás népszerűsítése Európa-szerte életet menthet és javíthatja az egészséget a jobb levegőminőség és a fokozott testmozgás révén\]](#).

³³ [Egészségesebben, együtt – A nem fertőző betegségekre vonatkozó uniós kezdeményezés – Európai Bizottság.](#)

³⁴ [„Az EU az egészségért” program \(2021–2027\) – az egészségesebb Európai Unió jövőképét felvázoló uniós cselekvési program – Európai Bizottság.](#)

³⁵ [JA PreventNCD – Reducing Europe's cancer and NCD burden through coordinated strategies on health determinants. Focusing on effective policies, societal and personal risk factors. \[Az európai rákos és nem fertőző betegségek jelentette terhek csökkentése az egészséget meghatározó tényezőkre vonatkozó összehangolt stratégiák révén. A hatékony szakpolitikákra, valamint a társadalmi és személyes kockázati tényezőkre való összpontosítás\].](#)

³⁶ [A bevált gyakorlatok portálja.](#)

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Increasing walking and cycling: to reap health benefits, emission reductions and integrate active mobility and micromobility devices, with smart technologies and infrastructure; [A gyaloglás és a kerékpározás népszerűsítése: az egészségügyi előnyök kihasználása, a kibocsátáscsökkentés, valamint az aktív mobilitási és mikromobilitási eszközök intelligens technológiákkal és infrastruktúrával való integrálása]; [wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ Az Európai Számvevőszék 2025. évi különjelentése: „Városi szennyezés az EU-ban”, [02/2025. sz. különjelentés: Urban pollution in the EU – Cities have cleaner air but are still too noisy](#) [Városi szennyezés az EU-ban – A városok tisztább levegővel rendelkeznek, de még mindig túl zajosak].

³⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/2881 irányelve (2024. október 23.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról (HL L, 2024/2881, 2024.11.20., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

csökkentését célzó intézkedések között sorolja fel a kerékpározást és a gyaloglást. A szennyezőanyag-mentesség nyomon követéséről és kilátásairól szóló 2025. évi jelentésből⁴⁰ és az új szennyezőanyag-mentességi irányítópultból⁴¹ származó legfrissebb adatok kiemelik, hogy bár a légszennyezés terén történt némi javulás, a közlekedési zaj összességében nem csökkent jelentősen. Az aktív mobilitás növelése kedvezően hozzájárulhatna a proaktívabb zajkezelési stratégiákhoz.

Az EGUM nyolc, 2024 áprilisa óta végrehajtott intézkedésről számol be, amelyek célja valamennyi korcsoport, nem és kisebbségi csoport bevonása a mindennapi kerékpározásba. Az elektromos kerékpárok népszerűsítése látszólag megoldást jelent a kezdő kerékpárosok és az idősek megszólítására, a teherkerékpárok pedig olyan megoldásnak tekinthetők, amely több nőt és családot ösztönöz a kerékpározásra. Az EGUM beszámolójában szereplő figyelemre méltó példák közé tartoznak többek között a nőknek szóló célzott képzési programok⁴² és a különböző csoportok számára elérhető ingyenes kerékpáros tanórák⁴³. Ezenfelül érdekes példák találhatók köztük az aktív idősor⁴⁴ és az iskolai aktív mobilitás⁴⁵ tekintetében is. Emellett a városok a klímaszerződéseik⁴⁶ révén is számos további példával szolgálnak.

A kerékpározással kapcsolatos intézkedések hozzájárulhatnak a közlekedési szegénység enyhítéséhez. Az ilyen intézkedések, amennyiben kiszolgáltattak csoportokra irányulnak, finanszírozhatók azon szociális klímaterveken⁴⁷ keresztül, amelyek a Szociális Klímaalapról szóló rendelet⁴⁸ végrehajtásához kapcsolódnak. Ezzel összefüggésben a Bizottság a tagállamoknak címzett ajánlást adott ki a közlekedési szegénységről⁴⁹, amely szerint mérlegelni szükséges a kerékpározással kapcsolatos olyan intézkedések bevezetését, mint például a kerékpáros infrastruktúrák kialakítása, valamint a kerékpárok, elektromos kerékpárok és teherkerékpárok vásárlásához vagy lízingjéhez nyújtott támogatások az alacsony jövedelmű közlekedési felhasználók helyzetbe hozása érdekében. Emellett a közlekedési szegénységről szóló 2024. évi jelentés⁵⁰ megvizsgálta a közlekedési szegénység mérésére szolgáló lehetséges

⁴⁰ Az EEA-JRC 13/2024. sz. jelentése: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

⁴¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan/towards-zero-pollution-regions_en.

⁴² Pl. az EIT Urban Mobility és a BYCS által kifejlesztett „TandEM Women in Cycling” program, amely EU-szerte kínál olyan online és személyes képzést nők számára, melynek elvégzése után kerékpáros oktatást tarthatnak más nőknek (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Pl. a Lyon nagyvárosi körzet „Vélo-école” kezdeményezése, amely ingyenes kerékpáros oktatást kínál, valamint előmozdítja az inkluzivitást és az akadálymentességet (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Pl. az „Útmutató az idősbarát kerékpáros mobilitáshoz”, amely az uniós finanszírozású ENTOURAGE projekt eredménye volt, és eszköztárat biztosított azon városok számára, amelyek a népesség előregedése ellenére is elő kívánják mozdítani az aktív mobilitást ([Idősbarát kerékpározás – Úton az inkluzív városi mobilitás felé](#)).

⁴⁵ Pl. a „Gyermek- és kerékpárbarát iskola” elnevezésű németországi nemzeti projekt, amely aktívan támogatta az általános és középiskolákat az iskolák és a környező területek kerékpáros- és gyalogosbarát kivitelezésének ellenőrzésében (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

⁴⁶ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_en.

⁴⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/955 rendelete (2023. május 10.) a Szociális Klímaalap létrehozásáról és az (EU) 2021/1060 rendelet módosításáról, HL L 130., 2023.5.16., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj> – a rendelet a közlekedési szegénységet a következőképpen határozza meg: „az az állapot, amikor a személyek és a háztartások nem képesek vagy nehezen tudják fedezni a magán- vagy a tömegközlekedés költségeiket, vagy nem, illetve csak korlátozottan férnek hozzá az alapvető társadalmi-gazdasági szolgáltatások és tevékenységek igénybevételéhez, illetve végzéséhez szükséges közlekedéshez, figyelembe véve a nemzeti és a térségi kontextust is”.

⁴⁹ C(2025) 3068 final – A Bizottság 2025. május 22-i ajánlása a közlekedési szegénységről: a megfizethető, hozzáférhető és méltányos mobilitás biztosítása <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj>.

⁵⁰ 2024. évi zárójelentés – Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies [Közlekedési szegénység: fogalommeghatározások, mutatók, meghatározó tényezők és mérséklési stratégiák], https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf.

mutatókat, és felsorolta a lehetséges mérséklési stratégiákat. Végezetül az Európai Mobilitási Hét kampánya 2025-ben a „Mobilitás mindenkinek”⁵¹ témájával foglalkozott, és a közlekedési szegénység témájára összpontosított.

Ami a kerékpározás megfizethetőségének javítását célzó intézkedéseket illeti, a tagállamok kedvezményes héamértékeket alkalmazhatnak a kerékpárok – köztük az elektromos kerékpárok – értékesítésére, bérletére és javítására⁵².

Nemzeti és helyi szinten is számos példa található az inkluzív, megfizethető és egészséges mobilitás ösztönzésére.

Szlovénia például intézkedéseket fogadott el az elektromos kerékpárok – különösen a városi területeken történő napi ingázáshoz való használat céljából való – vásárlásának támogatására⁵³.

Lipce (Németország) olyan intézkedéseket foglalt a városi klímaszerződésébe, amelyek támogatást nyújtanak a vállalatok számára a teherkerékpárok beszerzésében. Emellett a város a karbonsemleges logisztika területén folytatott kísérleti projekteken is részt vesz.

A holland „Kies de Fiets!” („Válaszd a kerékpárt!”) kampány arra ösztönzi a vállalatokat, hogy munkavállalóik számára kilométerenként 23 centes juttatást biztosítsanak (adómentesen). Az Infrastruktúra- és Vízügyi Minisztérium által elindított kampány arra ösztönzi a munkáltatókat, hogy a megfelelő kerékpáros létesítmények biztosításával és a kerékpárosoknak nyújtott kilométerteljesítmény-támogatással ösztönözzék munkavállalóikat a gyakoribb kerékpározásra.

Portugáliában 2023 óta 6 %-os kedvezményes héamérték alkalmazandó a kerékpárok értékesítésére. Az ECF online nyomkövetési rendszert használ a kerékpározással kapcsolatban nemzeti, regionális és helyi szinten nyújtott mintegy 300 adókedvezmény és vásárlási támogatási rendszer nyomon követésére⁵⁴.

A modális váltás ösztönzése érdekében a „Bike2Green” elnevezésű stockholmi (Svédország) projekt⁵⁵ játékosítás révén próbálja népszerűsíteni a kerékpározást. Az Európai Szociális Alap Plusz foglalkoztatással és szociális innovációval foglalkozó (EaSI) ága keretében finanszírozott projekt szabadalmaztatott szoftvereket fejleszt ki a kerékpáros utazás nyomon követésére, valamint kilométerenkénti visszatérítések és gazdasági díjazás révén történő és jutalmazására.

4. III. FEJEZET: TÖBB ÉS JOBB KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA LÉTREHOZÁSA

A kerékpárhasználat növelése érdekében javítani kell a kerékpáros infrastruktúra minőségét, mennyiségét, folytonosságát, biztonságát és vonzerejét. Az infrastruktúrát a jelenlegi és jövőbeli igényekhez is hozzá kell igazítani, beleértve a (hagyományos kerékpároknál gyakran szélesebb) teherkerékpárokat, az utánfutóval felszerelt (ezáltal hosszabb) kerékpárokat és a különböző sebességgel közlekedő kerékpárosokat is⁵⁶. Az érdekelt felek a következő területeket jelölték meg, amelyekre vonatkozóan javítani lehetne az európai kerékpáros

⁵¹ <https://mobilityweek.eu/theme-2025/>.

⁵² A Tanács (EU) 2022/542 irányelve (HL L 107., 2022.4.6., 1. o.).

⁵³ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-poziv-za-dodeljevanje-nepovratnih-financnih-spodbud-polnoletnim-fizicnim-osebam-za-nakup-elektricnih-koles/>.

⁵⁴ <https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/>.

⁵⁵ Bike2Green – ECF.

⁵⁶ EGUM-jelentés a városi mobilitás, valamint az inkluzív és fenntartható városi területek jövőjéről: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

infrastruktúrát: i. kerékpáros logisztikai infrastruktúra (pl. mikroközpontok), ii. biztonságos kerékpárparkolási megoldások, például védett parkolóhelyek a vasútállomásokon és keréktárolók a városi területeken, iii. töltőinfrastruktúra az épületekben, a munkahelyeken, valamint a fontos közösségi csomópontokon és forgalmas helyeken, például a szupermarketekben is, iv. a kerékpárok vonatokon történő szállítására szolgáló infrastruktúra, valamint v. a kerékpáros infrastruktúra általános biztonsága⁵⁷.

Mindeközben a Bizottság éppen a veszélyeztetett úthasználók – köztük a kerékpárosok és a mikromobilitási eszközök használói – biztonságos infrastruktúrájának tervezésére és minőségére vonatkozó útmutató dokumentumon⁵⁸ dolgozik. Ezen iránymutatás elkészítését egy külön tanulmány⁵⁹ fogja segíteni, amelynek eredményei 2026-ban várhatók. A tagállamoknak szóló iránymutatás és az e munka eredményeképp létrejött biztonsági intézkedések többek között a veszélyeztetett felhasználók infrastruktúrájának a forgalom számára biztosított infrastruktúrától való elkülönítésével és adott esetben sebességszabályozással, valamint különböző forgalomcsillapító intézkedésekkel foglalkoznak majd. Ez javíthatná valamennyi úthasználó biztonságát, és elősegítené a biztonságos út menti tervezést, amely balesetek esetén korlátozza a sérülések súlyosságát. Az EGUM azzal kapcsolatban is információt szolgáltatott a helyi hatóságoknak, hogy a városi mobilitás jövőbeli tendenciáinak figyelembevételével javítani kell a kerékpáros infrastruktúra biztonságát, összhangban azzal, hogy a városokban a fenntartható várostervezés terén egyre elterjedtebbé válnak a kerékpározással kapcsolatos intézkedések⁶⁰.

Az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelv⁶¹ szintén hozzájárul a kerékpározás vonzerejének növeléséhez azáltal, hogy jogi követelményeket vezet be a munkahelyeken vagy lakóépületekben található kerékpártárolók minimális számára, valamint a töltőberendezések későbbi telepítésére vonatkozóan. Ezen irányelv átültetésére már most is Európa-szerte találhatók jó példák, például Portugáliában⁶², Franciaországban⁶³ és Belgiumban⁶⁴.

Sok város több példával is szolgál a kerékpáros hálózat fejlesztésére és az összekapcsoltság biztosítására irányuló intézkedésekre vonatkozóan. Lund (Svédország) kitűnik közülük azzal, hogy kiemelten kezeli a város és a vidék közötti összeköttetéseket – a város és a környező elővárosi és vidéki közösségek közötti zökkenőmentes közlekedési összeköttetések fontosságát hét, a városon belül futó és a városba be-, illetve a városból kivezető (összesen 81 km) „szuperkerékpárút” megépítése révén ismerte el. Taurage (Litvánia) vállalta, hogy kibővíti kerékpáros infrastruktúráját a szabadidős területek és a kertik közösségek közelében található távoli települések elérése érdekében (körülbelül 86 km új kerékpárúttal). Ljubljana (Szlovénia) mind a városon belül, mind a régióban bővítette a kerékpárhálózatot – összekapcsolva azt a nemzeti

⁵⁷ The transition pathway for the EU Mobility Industrial Ecosystem [Az uniós mobilitás ipari ökoszisztémájának átállási pályája], 2024. január – [Mobilitási átállási pálya](#).

⁵⁸ A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló, 2008. november 19-i 2008/96/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 319., 2008.11.29., 59. o., HL L 183., 2019.7.9. 15. o.) 4. cikkének (6) bekezdésében foglalt kérésnek megfelelően.

⁵⁹ Iránymutatás a „megbocsátó útkörnyezet”, az „önmagukat magyarázó és önmagukat érvényre juttató utak” tervezéséről, valamint a veszélyeztetett úthasználók közúti infrastruktúrájának minőségi követelményeiről.

⁶⁰ EGUM-jelentés: [Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe](#) [Az európai városi mobilitás inkluzív és fenntartható jövője].

⁶¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1275 irányelve (2024. április 24.) az épületek energiahatékonyságáról, HL L, 2024/1275, 2024.5.8., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>.

⁶² Az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelvre ((EU) 2024/1275 irányelv) építve és annak további kiterjesztésével.

⁶³ Bevált gyakorlatok kidolgozása az épületekben található kerékpárparkolókkal kapcsolatban: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ Flandria régió a kerékpáros létesítményekről szóló útmutatót dolgozott ki ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)), amely külön fejezetet szentel a kerékpárparkolási infrastruktúrának.

kerékpárutakkal valamint a kerékpárparkolókat és a biztonságos tárolólétesítményeket is fejlesztette.

5. IV. FEJEZET: A KERÉKPÁROZÁSSAL KAPCSOLATOS BERUHÁZÁSOK FOKOZÁSA ÉS A KERÉKPÁROZÁS KEDVEZŐ FELTÉTELEINEK MEGTEREMTÉSE

A beruházások fontos szerepet játszanak a kerékpározás elterjedésének növelésében. Az elmúlt években uniós szinten jelentős pénzügyi forrásokat bocsátottak a tagállamok és a helyi hatóságok rendelkezésére. Az uniós kohéziós politika a nemzeti, regionális és határokon átnyúló programokon keresztül kulcsfontosságú finanszírozási forrásként szolgál a tagállamok számára a kerékpáros infrastruktúra tekintetében.

A kerékpáros beruházások nagy részét az Európai Regionális Fejlesztési Alap biztosítja. Összesen 21 tagállam és jelentős számú határokon átnyúló program tervez célzott kerékpáros beruházásokat⁶⁵. A 2014–2020-as időszakban Uniós-szerte 2,1 milliárd EUR-t fordítottak kerékpárutakra és gyalogutakra, ami az előző, 2007–2013-as finanszírozási időszakban tapasztalt 700 millió EUR-hoz képest növekedést jelent. A jelenlegi, 2021–2027-es programozási időszakban 4,5 milliárd EUR-t különítettek el különböző kerékpáros beruházásokra – ebből 3,2 milliárd EUR-t az EU biztosít, 1,3 milliárd EUR-t pedig a nemzeti források. Ez várhatóan több mint 12 000 kilométernyi új vagy továbbfejlesztett kerékpárút létrejöttét fogja támogatni. Folyamatban van továbbá a határokon átnyúló kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére irányuló projektek végrehajtása is, különösen az Interreg programok keretében. Ezek nemcsak a turizmus népszerűsítését szolgálják, hanem a határokon átnyúló ingázók számára is alternatívát biztosítanak az autókkal szemben. 2021 óta mintegy 163 millió EUR került elkülönítésre a kerékpáros projektekre az Interreg keretében.

Ami a vidéki mobilitást illeti, a kerékpározással kapcsolatos kezdeményezések és projektek részesülhetnek a 2023–2027-es közös agrárpolitika (KAP) támogatásában is. Az ilyen projektek közé tartoznak például a következők: egy korábbi vasútvonal kerékpáros zöldúttá való átalakítása, kerékpáros gyűlések szervezése a társadalmi interakció és integráció előmozdítása érdekében, e-kerékpáros töltőállomások és kerékpárutak építése, éghajlatbarát mobilitási megoldások bevezetése, a turisztikai kerékpárutak népszerűsítése, valamint kerékpáros rendezvények szervezése a vidéki területek életminőségének és vonzerejének javítása érdekében⁶⁶. Ezek összhangban állnak az Európa vidéki területeire vonatkozó hosszú távú jövőképpel⁶⁷ foglalt célkitűzésekkel és kezdeményezésekkel – ez a dokumentum ugyanis arra szólítja fel a tagállamokat és a régiókat, hogy dolgozzanak ki fenntartható vidéki mobilitási stratégiákat, amelyek többek között a kibocsátásmentes mobilitási megoldások, például a kerékpározás, a kerékpárutak és az aktív közlekedést is magukban foglaló multimodális összeköttetések támogatására irányuló erőfeszítéseket tesznek szükségessé.

A Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz a nemzeti helyreállítási és rezilienciaépítési tervek révén szintén jelentős forrásokat biztosít a fenntartható mobilitáshoz. A Next Generation EU program keretében nyújtandó vissza nem térítendő támogatások és hitelek révén összesen

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Exploring investments 2021-2027: support to cycling infrastructure\[A 2021–2027-es időszakra vonatkozó beruházási lehetőségek vizsgálata: a kerékpáros infrastruktúra támogatása\]](#).

⁶⁶ Ezek finanszírozása a LEADER helyi fejlesztési stratégiáin, az intelligens falvakra vonatkozó stratégiákon, valamint a vidéki térségekben az alapvető szolgáltatásokba és infrastruktúrába történő beruházásokon keresztül biztosított. A LEADER Európa-szerte finanszírozza a helyi fejlesztési stratégiákat a KAP keretében, a 2023–27-es időszakra 5 milliárd eurós uniós költségvetéssel.

⁶⁷ [COM\(2021\) 345 final.COM/2021/345 final: Hosszú távú jövőkép az EU vidéki területei számára – Az erősebb, összekapcsolt, reziliens és virágzó vidéki területek 2040-ig történő megvalósítása felé.](#)

650 milliárd EUR-t különítettek el a tagállamok számára. Számos intézkedés magában foglalja a kerékpáros infrastruktúra támogatását⁶⁸. A Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz keretében a kerékpározással kapcsolatos projektekre elkülönített teljes összeg a becslések szerint 1,3 milliárd EUR.

A közelmúltban a fent említett Szociális Klímaalapon keresztül további finanszírozási lehetőségek váltak elérhetővé. Bár a tagállamok rugalmasan határozhatják meg a finanszírozási prioritásokat, a Szociális Klímaalapról szóló rendelet egyértelműen felsorolja a tervekbe belefoglalható támogatható intézkedéseket és beruházásokat. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású mobilitási és közlekedési megoldások – köztük a kerékpárvásárlás is – támogathatók, csakúgy, mint például a megosztott mobilitási szolgáltatásokhoz (pl. kerékpármegosztás) kapcsolódó közlekedési utalványok és a kerékpáros infrastruktúrába történő beruházások.

Az EGUM hasznos betekintést és példákat szolgáltatott a kerékpározásra vonatkozó lehetséges intézkedésekkel kapcsolatos bevált gyakorlatokba, amelyeket a Szociális Klímaalapon keresztül támogatni lehetne⁶⁹. Ilyen például a helyi hatóságok támogatása a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésében és a vasútállomások közellátási központokkal, például iskolákkal és egészségügyi létesítményekkel való összekapcsolásában (a spanyol közlekedési minisztérium által 10 kis településnek nyújtott, 4,7 millió EUR összegű támogatás⁷⁰), vagy a vállalkozók és kkv-k számára a teherkerékpárok és utánfutók vásárlásához biztosított pénzügyi ösztönzők (teherkerékpárok esetében legfeljebb 4 000 EUR, utánfutók esetében legfeljebb 2 000 EUR a Brüsszel fővárosi régió [Belgium] által nyújtott regionális gazdasági növekedési támogatások révén⁷¹).

A városok által értékelt 39 beruházási terv előzetes elemzése alapján a klímasemleges és intelligens városokra vonatkozó küldetés középpontja úgy becsülte, hogy helyi szinten több mint 4 milliárd EUR került elkülönítésre a kerékpáros és gyalogos infrastruktúrába tervezett beruházásokra.

6. V. FEJEZET: A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG ÉS VÉDELEM JAVÍTÁSA

A kerékpározás fokozott elterjedésének eredményeképpen nagyobb figyelem fordul a biztonsággal kapcsolatos kihívásokra, mivel a kerékpárosokat aránytalanul negatívan érintik a közúti balesetek, különösen a városi területeken. A kerékpárosok az egyetlen olyan úthasználói csoportot képviselik az EU-ban, amelynek esetében az elmúlt évtizedben nőtt a halálos kimenetelű balesetek száma⁷². Az EU-ban a halálos kimenetelű közúti balesetekre vonatkozó előzetes adatok⁷³ szerint a javulás üteme továbbra is lassú. A rendelkezésre álló adatok azt mutatják, hogy a kerékpárosok teszik ki az összes halálos áldozat 10 %-át. A városi területeken a veszélyeztetett úthasználók (gyalogosok, kerékpárosok, motorkerékpárosok és a személyi

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2 A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK – A Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz végrehajtásáról: továbblépés; https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_en?filename=COM_2023_545_1_EN_0.pdf.

⁶⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05122024-1319>.

⁷¹ <https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>.

⁷² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9be-b70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf.

⁷³ 2024. évi közúti közlekedésbiztonsági statisztikák – Európai Bizottság: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en.

mobilitási eszközök használói) az összes halálos áldozat közel 70 %-át teszik ki, és ennél is többen szenvednek súlyos sérüléseket. Köztudott, hogy a kerékpárosokat érintő, nem halálos kimenetelű közúti ütközések bejelentési aránya rendkívül alacsony. Mivel a hivatalos közúti statisztikák gyakran kizárólag a rendőrség által szolgáltatott adatokon alapulnak, a rendőrségi bejelentéshez nem vezető ütközések gyakran észrevétlenek maradnak, ami azt jelenti, hogy a sérülést vagy anyagi kárt okozó ütközések közül sok nem kerül be a nyilvántartásokba.

Az Európai Parlament és a Tanács között 2025 márciusában elért ideiglenes megállapodást követően további előrelépés várható a közúti közlekedésbiztonsági szabályok érvényesítése terén a vezetői engedélyekre vonatkozó uniós szabályok korszerűsítése révén⁷⁴. A veszélyeztetett úthasználók jobb védelme érdekében az új szabályok módosítják a képzési és vizsgáztatási követelményeket, nagyobb hangsúlyt fektetve ezen úthasználók biztonságára. Az (EU) 2024/3237 irányelv⁷⁵ is segíti a kerékpárosok biztonságának és védelmének javítását azáltal, hogy biztosítja a közúti veszélyeztetéssel kapcsolatos jogsértések, például a „veszélyes előzés” és a „cserbenhagyásos gázolás” Uniószerzői jogi következő szankcionálását, függetlenül attól, hogy a jogsértés melyik országban történik. Fontos megjegyezni, hogy a felülvizsgálat kiterjed a kerékpársávok helytelen használatával kapcsolatos bűncselekményekre is. Végezetül a veszélyeztetett úthasználók közúti közlekedésbiztonságával kapcsolatos további ismeretek és betekintés biztosítása érdekében a Horizont Európa 5. klaszterének 2025. évi munkaprogramja keretében külön kutatási téma került kialakításra, amely a kerékpárosok, a gyalogosok és a mikromobilitási eszközök használóinak biztonságára összpontosít⁷⁶.

2024-ben a Bizottság tanulmányt tett közzé arról, hogy szükség van-e harmonizált szabályokra a mikromobilitás terjedésének és a személyi mobilitási eszközök fokozott közúti biztonságának támogatásához⁷⁷. A tanulmány célja annak vizsgálata volt, hogy megvalósítható és kívánatos lenne-e a személyi mobilitási eszközökről szóló harmonizált európai rendelet kidolgozása. A tanulmány megvizsgálta továbbá az e-kerékpárokra alkalmazandó szabályozási keretet, valamint azt, hogy ez hogyan javítható az e-kerékpárok gyors (gyorsabb) bevezetésének előmozdítása érdekében. A tanulmány számos szabályozási lehetőséget javasolt.

Az EGUM számos információt és esettanulmányt összegyűjtött, amelyek példákkal szolgáltattak a figyelemfelhívó intézkedések és a közúti közlekedésbiztonsági kampányok végrehajtásának módjára. Néhány érdekes példa: i. Franciaország átfogó nemzeti jelentése⁷⁸ a gépjárművel elkövetett erőszak sürgető kérdéséről és a közterületeknek az úthasználók különböző kategóriái közötti megosztásáról, ajánlásokat is beleértve, valamint ii. a nemzeti közlekedési szabályozó hatóság által szervezett, valamennyi korcsoportra és az érdekelt felek széles körére kiterjedő, képzőművészeti hallgatók részvételével zajló máltai országos kampány⁷⁹. Németországból

⁷⁴ Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a vezetői engedélyekről, az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi rendelet és az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 383/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről: COM(2023) 127 final.

⁷⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/3237 irányelve (2024. december 19.) a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv módosításáról (HL L, 2024/3237, 2024.12.30., <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj>).

⁷⁶ Megnyitás: 2025. szeptember 16. Határidő(k): 2026. január 20.: Téma [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: A kerékpárosok, a gyalogosok és a mikromobilitási eszközök felhasználóinak biztonsága](https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj).

⁷⁷ Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices [Tanulmány a mikromobilitás terjedését és a személyi mobilitási eszközök közúti biztonságának növelését támogató harmonizált szabályok szükségességéről], zárójelentés, 2024., <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

⁷⁸ [2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf](https://www.legislation.gov.uk/uk/2025/04/08/prevenir-les-violences-et-apaiser-les-tensions-pour-mieux-partager-la-voie-publique.pdf).

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

széles körben támogatják az elektromos rásegítésű kerékpárok biztonságos használatáról⁸⁰ szóló, valamint a „közúti biztonsági napok” és a biztonságos kerékpározás népszerűsítésére⁸¹ irányuló kampányokat, amelyek többek között a gyermekek célzott vizsgáztatását⁸² és az időseknek szóló tanfolyamokat⁸³ foglalják magukban. Végül, de nem utolsósorban Portugália kidolgozta az iskolákra összpontosító kerékpáros oktatás nemzeti keretrendszerét⁸⁴, és országosan több mint 20 000 kerékpárt és 2 000 biztonsági készletet biztosított több mint 1 000 iskola számára.

Néhány tagállam lépéseket tett a kerékpárlopás elleni küzdelem érdekében⁸⁵. Ilyen például Franciaország, ahol már 2021-ben bevezették az új kerékpárok azonosítására vonatkozó jogi kötelezettséget. 2025-re Franciaországban több mint 7 millió kerékpár rendelkezett azonosító címkével⁸⁶. Belgium 2024-ben elindította a MyBike-platfómot⁸⁷, a szövetségi és regionális kormányok önkéntes kezdeményezését, amelynek célja a kerékpárok felcímkézése a lopások megelőzése érdekében. Bár más nemzeti vagy helyi címkézési és/vagy nyilvántartási rendszerről is beszámoltak, egyelőre még nem készült átfogó áttekintés erről a kérdéssel a tagállamokban.

7. VI. FEJEZET: A MINŐSÉGI MUNKAHELYEK ÉS A VILÁGSZÍNVONALÚ EURÓPAI KERÉKPÁRIPAR KIALAKÍTÁSÁNAK TÁMOGATÁSA

Az uniós mobilitás ipari ökoszisztémájának átállási pályájáról szóló 2024. évi jelentés⁸⁸ kulcsfontosságú ipari ökoszisztémaként vizsgálta a mobilitást. A gépjárműipar, a vízi közlekedés és a vasút mellett az átállási pálya első alkalommal tért ki a kerékpárgyártásra is. A jelentés kiemelte, hogy a kerékpározás uniós értéklánca – a gyártás, a kerékpáros infrastruktúra, a kerékpáros turizmus, a kerékpárberlés, a kerékpáros logisztika és egyéb szolgáltatások – 1,3 millió munkahelyet biztosít, és 21 milliárd EUR-val járul hozzá az Európai Unió GDP-jéhez. A kerékpározás uniós ellátási lánc több mint 1 000 kis- és középvállalkozásra terjed ki⁸⁹.

A Bizottság üdvözölte az érdekelt feleknek a következőkre vonatkozó vállalásait: i. a kerékpár- és e-kerékpár-gyártáshoz kapcsolódó környezeti és éghajlati lábnyom csökkentése, ii. célok meghatározása és fenntartható gyakorlatok alkalmazása, valamint iii. a kerékpározás mint életképes és fenntartható közlekedési mód támogatása. A nemzeti, regionális és helyi hatóságok vállalták például, hogy beruháznak a kerékpárok és más személyes mobilitási eszközök tárolására alkalmas parkolók kialakításába. Egyes vállalatok felajánlották, hogy támogatják a szakképzést, intézkedéseket hajtanak végre az új tehetségek vonzása érdekében, és képzési programokat indítanak a kerékpáripárban dolgozó nők részére.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

⁸¹ <https://www.verkehrswacht.de/fahrrad-aber-sicher/>.

⁸² <https://www.moenchengladbach.de/de/kinderverkehrsgarten>.

⁸³ <https://www.verkehrswacht.de/fit-mit-dem-fahrrad/>.

⁸⁴ Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes.

⁸⁵ [Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate](#)[Kerékpáros stratégiák Európában: Előrelépés történt, de fokozni kell annak ütemét] – ECF.

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>.

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁸⁹ [2023 CONEBI Bicycle Industry and Market Report](#) [2023. évi CONEBI-jelentés a kerékpárágazatról és -piacról] (BIMP).

Az érdekelt felek és az ágazati adatok⁹⁰ szerint 2022-ben 20 millió kerékpár került értékesítésre, ebből 5,5 millió elektromos kerékpár volt, és 15,3 milliót szereltek össze az EU-ban, továbbá 45–50 % esetében gyártották Európában az összes alkatrészt.

Egy 2024. évi Eurostat-jelentés⁹¹ szerint 2023-ban 9,7 millió kerékpárt gyártottak az EU-ban, ami 24 %-os csökkenést jelent a 2022. évi 12,7 millió kerékpárhoz képest. 2023-ban a legnagyobb kerékpárgyártó Portugália volt 1,8 millió egységgel, amelyet Románia (1,5 millió), Olaszország (1,2 millió) és Lengyelország (0,8 millió) követett. Az adatok azt mutatják, hogy 2022 és 2023 között a 17 jelentéstevő uniós országból 14-ben csökkent a kerékpárgyártás. A növekvő termelési költségek, az ellátási lánc folyamatos zavarai és a gazdasági bizonytalanságok jelentős hatást gyakoroltak az ágazatra. 2023-ban az EU 1,03 milliárd EUR értékű (elektromos és nem elektromos) kerékpárt exportált, ami 10 %-os csökkenést jelent a 2022. évi adathoz képest. A behozatal értéke 1,98 milliárd EUR volt, ami 2022-höz képest 21 %-os csökkenést jelent⁹².

Az EU világelső a kerékpármegosztásban és a kerékpározással kapcsolatos szolgáltatások (például az előfizetési szolgáltatások, a javítás vagy a kerékpáros turizmus) fejlesztésében. Az érdekelt felek azonban továbbra is jelentős kihívásokról számolnak be az árképzés tekintetében (pl. a nem uniós országokban gyártott kerékpárok és elektromos kerékpárok 30–70 %-kal is olcsóbbak lehetnek – részben az állami támogatások miatt).

Az uniós piacvédelmi eszközök (dömpingellenes, szubvencióellenes és kijátszásellenes intézkedések) segítettek megvédeni az uniós ipart a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokkal és a tisztességtelen versennyel szemben. A kerékpározásnak a fenntartható közlekedéshez való hozzájárulása által jelentett gazdasági előnyök bizonyítása érdekében olyan tanulmányok készültek, amelyek egy-egy konkrét tagállamra összpontosítanak. Közéjük tartozik a belgiumi kerékpáros gazdaságról szóló tanulmány⁹³, valamint a holland kerékpárágazat jelenlegi helyzetét és tendenciáit értékelő tanulmány⁹⁴.

Az ipar nemzeti szintű támogatásának értékes példája Franciaország: egy, a „France 2030” program részét képező projektfelhívás támogatást nyújt a kerékpárágazat arra irányuló erőfeszítéseire, hogy Franciaországban kerékpárokat és kapcsolódó berendezéseket gyártson⁹⁵. Franciaország ezenfelül létrehozta a „Filière vélo” kezdeményezést is⁹⁶. A szövetségeket a gazdasági, intézményi és területi érdekelt felekkel összefogó kezdeményezés közös jövőképet és intézkedéseket mozdít elő a kerékpáripár különböző üzleti szegmenseinek fejlesztése érdekében Franciaország valamennyi régiójában.

8. VII. FEJEZET: A MULTIMODALITÁS ÉS A KERÉKPÁROS TURIZMUS TÁMOGATÁSA

A multimodalitás a fenntartható városi mobilitás vezérelvei közé tartozik. A nyilatkozat hangsúlyozza, hogy a kerékpározás kulcsszerepet játszik a multimodális összeköttetések javításában, többek között a turizmus összefüggésében is, különösen a vonatokkal és buszokkal

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: EU and UK Market and Industry forecast](#) [Az EU-ra és az Egyesült Királyságra vonatkozó piaci és ipari előrejelzés].

⁹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2>.

⁹² [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20\(%2D34%25](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20(%2D34%25).

⁹³ A tanulmányt a Transport & Mobility Leuven (TML) folytatta le: <https://www.tmleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ A holland kerékpárszektor nemzetközi jövedelemtermelő potenciálja: [International earning potential of the Dutch bicycle sector](#).

⁹⁵ <https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo>.

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

kombinálva – mind a városi, mind a vidéki területeken. Az elmúlt években számos jogalkotási és szakpolitikai kezdeményezés foglalkozott a multimodális megoldásoknak a kerékpározás más közlekedési módokkal való integrálása révén történő előmozdításával. A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló felülvizsgált rendelet⁹⁷ új és továbbfejlesztett szabályokat tartalmaz a kerékpárok vonatokon történő szállítására vonatkozóan. Előírja továbbá, hogy 2025 júniusától az új és a főbb korszerűsített vonatokra vonatkozó közbeszerzési eljárásoknak magukban kell foglalniuk a legalább négy, összeszerelt (nem csak összehajtott) kerékpárok szállítására szolgáló térre vonatkozó követelményt⁹⁸. A tagállamok dönthetnek úgy is, hogy bizonyos szolgáltatástípusok esetében négyenél magasabb számot határoznak meg minimális számként. Ezek a szabályok az EU-ban nyújtott valamennyi vasúti személyszállítási szolgáltatásra alkalmazandók⁹⁹.

A turizmus átállási pályája¹⁰⁰ kiemelten kezeli a fenntartható mobilitást, a kerékpározást is beleértve. A legutóbbi értékelő jelentés felvázolja a végrehajtás terén elért mérhető eredményeket: számos, az érdekelt felek, valamint a regionális és helyi hatóságok által benyújtott vállalat foglalkozik a kerékpározással kapcsolatos intézkedésekkel, például a kerékpáros infrastruktúra és töltőállomások regionális és helyi kormányzatok általi fejlesztésével és javításával, valamint az aktív és fenntartható mobilitás, és különösen a kerékpáros turizmus növelésére vonatkozó konkrét célok nem kormányzati szervezetek általi kitűzésével¹⁰¹. Jelenleg kidolgozás alatt áll a fenntartható turizmusra vonatkozó uniós stratégia, amelyet 2026-ban tesznek közzé: ennek célja az lesz, hogy versenyképes, fenntartható és inkluzív idegenforgalmi modellt alakítson ki, és a kiemelt területek között a fenntartható mobilitás kérdésével is foglalkozzon.

Nemzeti szinten az EGUM inspiráló példákat talált a multimodális összeköttetésre és a kerékpáros turizmusra. A cseh Városi Mobilitási Partnerség a cseh Közlekedési Minisztériummal együtt kettős megközelítést alkalmaz a multimodalitás és a kerékpáros turizmus támogatására. A Danube Active2Public Transport (A2PT) projekt¹⁰² révén a régió egészében a kerékpározás és a tömegközlekedés közötti szinergiák javításán dolgoznak. Ez a kerékpárok autóbuszokon és vonatokon történő szállítására szolgáló létesítmények javításával, a közlekedési csomópontokon megtalálható biztonságos parkolók korszerűsítésével, valamint egy online kerékpártérkép-portál támogatásával valósul meg, amely segíti a települések összekapcsolását a munka, oktatás, szabadidő vagy idegenforgalom céljából közlekedő kerékpárosok számára alkalmas, megfelelő közlekedési útvonalak biztonságos hálózatával. A spanyol Közlekedési és Fenntartható Mobilitásügyi Minisztérium a közelmúltban 10 millió EUR-t mozgósított az önkormányzatok számára az új nyilvános kerékpár-megosztási rendszerek megvalósítására és a meglévők bővítésére¹⁰³. Franciaországban az érdekelt felek a

⁹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/782 rendelete (2021. április 29.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (átdolgozás) (HL L 172., 2021.5.17., 1. o.), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>.

⁹⁸ A vasúttársaságok a kerékpárszállításra vonatkozó terveikben eltérő számot is meghatározhatnak. Amennyiben a vasúttársaságok úgy döntenek, hogy ilyen tervet dolgoznak ki, konzultálniuk kell a nyilvánossággal.

⁹⁹ A tagállamok azonban dönthetnek úgy, hogy a városi és elővárosi vasúti személyszállítási szolgáltatásokat mentesítik a kerékpárok vonatokon történő szállítására vonatkozó különös szabályok alól. Mindössze 6 tagállam értesítette a Bizottságot az e szolgáltatásokra vonatkozó szabályok alóli teljes (AT, HU, PT, RO, SK) vagy részleges (FR) mentesítésről: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en.

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_en.

¹⁰¹ <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-and-learning/ttp-reports>.

¹⁰² <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>.

¹⁰³ BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad, 47. cikk: [BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad](https://www.boe.es/boe-datos/BOE-A-2025-1560-Real-Decreto-ley-1-2025-de-28-de-enero-por-el-que-se-aprueban-medidas-urgentes-en-materia-economica-de-transporte-de-Seguridad-Social-y-para-hacer-frente-a-situaciones-de-vulnerabilidad).

kerékpárturizmusra vonatkozó nemzeti stratégiát dolgoztak ki¹⁰⁴. Németországban egy célzott finanszírozási program révén a szövetségi kormány különféle olyan intézkedéseket támogat, amelyek az egész országban összekapcsolják a tömegközlekedést a kerékpározással. Ez kiterjed a magánkerékpárok parkolóhelyeinek biztosítására is a központi tömegközlekedési állomásokon és megállókban¹⁰⁵.

9. VIII. FEJEZET: A KERÉKPÁROZÁSRA VONATKOZÓ ADATOK GYŰJTÉSÉNEK JAVÍTÁSA

A kerékpározásra vonatkozó uniós szintű adatok, valamint a harmonizált adatgyűjtés és az előrehaladás nyomon követésére szolgáló módszerek jelenlegi hiánya jelentős ismerethiányt eredményez.

Az Európai Unió kerékpáros infrastruktúrájának jelenlegi állapotáról és lehetséges fejlesztéséről szóló, uniós finanszírozású tanulmány (a „Cycling Counts” tanulmány) célja a kerékpáros infrastruktúra uniós alapszintjének megállapítása. A tanulmány meghatározza a kerékpározásra és az előrehaladás nyomon követésére vonatkozó adatok gyűjtésének módszertanát az alábbi négy dimenzió mentén: kerékpárhálózat, kerékpárhasználat, a kerékpárosok biztonsága és a kerékpározással kapcsolatos szolgáltatások. Az előzetes eredmények eddig uniós szinten több mint 900 000 km kerékpárút- és kerékpársáv-hálózat azonosítását tették lehetővé¹⁰⁶. A tanulmány látszólag azt is megerősíti, hogy az infrastruktúra földrajzi lefedettsége és minőségi paraméterei tekintetében jelentős eltérések észlelhetők az azonosított nemzeti, regionális és helyi adatkészletek között. A kerékpározásra vonatkozó adatok nemzeti, regionális és helyi szinten széttagoltak. Ez kihat az adatminőségre, és jelentősen befolyásolja a különböző platformok közötti interoperabilitást és az adatok felhasználhatóságát. A megállapítások rámutatnak arra, hogy az adatintegrálás és -harmonizáció megkönnyítése érdekében a metaadatokkal kapcsolatos szabványosított gyakorlatokra van szükség, és végső soron Unió-szerte biztosítani kell az adatkészletek átfogó és következetes felhasználhatóságát. Másrészt a tanulmány a 27 tagállamból 18-ban azonosított a kerékpáros infrastruktúra-adatokra vonatkozó nemzeti szabványok, platformok és adatkészletek létrehozására irányuló erőfeszítéseket. Ez arra utal, hogy uniós szinten is szükség van iránymutatásra, együttműködésre és harmonizációra.

Ez a munka nagyrészt az Eurostatnak a kerékpározásra vonatkozó statisztikák és adatgyűjtés javítására, valamint a kerékpározással kapcsolatos jobb fogalommeghatározások és mutatók kidolgozására irányuló folyamatos erőfeszítésein alapul, és azok részét képezi. 2024-ben az Eurostat az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságával (ENSZ-EGB) és a Nemzetközi Közlekedési Fórummal együttműködve megkezdte a közös kérdőív és a közlekedési statisztikai szöveget felülvizsgálatát. A munka során olyan kérdéseket is figyelembe vettek, mint például az aktív és a megosztott mobilitásra vonatkozó statisztikák gyűjtésének módja, a „kerékpáros infrastruktúra” fogalmának meghatározása, valamint az összehasonlítható kerékpáros adatok rögzítésének módja. A közös kérdőív jelenleg aktualizálás alatt áll annak biztosítása érdekében, hogy magában foglalja a 2026-tól gyűjtendő, a kerékpáros infrastruktúra különböző típusaira vonatkozó változókat. Folyamatban van továbbá a kerékpáros infrastruktúra különböző típusaira vonatkozó aktualizált fogalommeghatározások elfogadása

¹⁰⁴ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/>.

¹⁰⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oepnv.html>.

¹⁰⁶ A főbb uniós szintű eredmények a következők: 303 346 km kerékpárút, 30 080 km kerékpársáv és 581 021 km kerékpárbarát vegyes közlekedési sáv; a hálózat teljes hossza: 914 447 km.

is; ezek a definíciók 2025 végéig közzétételre kerülnek a közlekedési statisztikai szöszedet hatodik kiadásában.

A kerékpározással kapcsolatos adatok várhatóan könnyebben hozzáférhetővé fognak válni a multimodális utazási információs szolgáltatásokról szóló felhatalmazáson alapuló rendelet (MMTIS)¹⁰⁷ és a TEN-T rendelet szerinti városi mobilitási mutatókról szóló, a közeljövőben várható végrehajtási rendelet végrehajtásának köszönhetően. Az MMTIS-rendelet előírja ugyanis, hogy a nemzeti hozzáférési pontokon¹⁰⁸ keresztül hozzáférhetővé kell tenni az összes menetrend szerinti, igény szerinti és személyszállítási módra vonatkozó információkat. Ez a kötelezettség a digitális formátumban már rendelkezésre álló adatokra vonatkozik, beleértve bizonyos, a kerékpározással kapcsolatos adatokat is. A Bizottság támogatja azokat az erőfeszítéseket, amelyek az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz által társfinanszírozott NAPCORE¹⁰⁹ keretében a nemzeti cselekvési terveken keresztül az adatok hozzáférhetőségének javítására irányulnak. A NAPCORE számos témával foglalkozik, köztük a kerékpáros parkolási adatokkal, a valós idejű kerékpározási adatokkal és a kerékpáros infrastruktúra adataival is.

Az Európai Unió 2025. évi szabványosítási munkaprogramja (AUWP)¹¹⁰ keretében a kerékpáros infrastruktúrára és a mobilitási tervezésre vonatkozó intézkedések kifejezetten magukban foglalják a kerékpárhálózatra vonatkozó, a valós idejű útvonaltervezést támogató európai szabványok kidolgozását. Ezek az intézkedések optimalizálják a kerékpáros infrastruktúrát és javítják a közlekedésszervezést a kerékpárhálózatokra, a kerékpárparkolókra és a kerékpárosok viselkedésére vonatkozó adatok szabványosítása révén.

Az EGUM különböző típusú nemzeti intézkedéseket azonosított, amelyek hozzájárulnak a kerékpározási tendenciák, az infrastruktúra és a felhasználói magatartás megértéséhez, beleértve az adatgyűjtés és -elemzés szisztematikus javítását célzó új adatkészleteket, tanulmányokat és eszközöket is. A Svéd Közlekedési Hivatal (Trafikverket) például közzétett egy jelentést¹¹¹, amely az elmúlt években a kerékpározás fejlődésére vonatkozóan rendelkezésre álló nemzeti adatokat gyűjtötte össze. A jelentés világosabb képet ad a kerékpározás elterjedésének, valamint az infrastruktúra rendelkezésre állásának és biztonságának tendenciáiról, ami támogatja a tényeken alapuló nemzeti szintű szakpolitikai döntéshozatalt. Az intelligens kerékpározásra összpontosító két uniós finanszírozású projekt, a MegaBITS¹¹² és a MERIDIAN¹¹³ szintén hasznos információkkal szolgált. E projektek keretében kidolgozásra került az EU intelligens kerékpározásra vonatkozó ütemterve¹¹⁴, amely adatvezérelt stratégiát biztosít a digitális eszközöknek a kerékpáros infrastruktúrába és szakpolitikákba való integrálásához az egész EU-ban.

¹⁰⁷ A Bizottság (EU) 2024/490 felhatalmazáson alapuló rendelete (2023. november 29.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről szóló (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet módosításáról (HL L, 2024/490, 2024.2.13., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj).

¹⁰⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_en.

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Az Európai Unió 2025. évi szabványosítási munkaprogramja (C/2025/1818): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=OJ:C:202501818>.

¹¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1895596&dsid=-7502>.

¹¹² <https://www.interregnorthsea.eu/megabits/news/smart-cycling-roadmap-a-digital-turning-point-for-urban-mobility>.

¹¹³ <https://meridian-corridors.eu/material/the-road-map-for-smart-cycling-a-call-to-action/>.

¹¹⁴ https://www.interregnorthsea.eu/sites/default/files/2025-05/250501%20Brochure%20Smart%20Cycling%20Road%20Map_a%20call%20to%20action_final.pdf.

10. KÖVETKEZTETÉS

A kerékpározásról szóló európai nyilatkozat igen fontos mérföldkő a kerékpározás uniós közlekedéspolitikában betöltött szerepének elismerése felé vezető úton. Bár az e jelentésben ismertetett kezdeményezések és példák közül sok esetében nem állapítható meg, hogy a nyilatkozat közvetlen eredménye lenne, az intézkedések száma és sokfélesége egyre nagyobb lendületről és a kerékpározással kapcsolatos szakpolitikákhoz és intézkedésekhez kapcsolódó pozitív eredmények fokozott felismeréséről tanúskodik.

Noha még túl korai lenne értékelni a nyilatkozat hosszabb távú hatását, már most is észlelhetők ígéretes tendenciák. Az uniós, nemzeti és helyi szintű további nyomon követésnek köszönhetően a nyilatkozatban meghatározott elvek folyamatos végrehajtása a jövőben valószínűleg még több kedvező eredménnyel fog járni. Ez pedig lehetővé teszi a fenntarthatóbb, hozzáférhetőbb, megfizethetőbb, biztonságosabb és egészségesebb mobilitásra való áttérést, ami magas hozzáadott értéket teremt az EU és gazdasága számára.

A kerékpározással kapcsolatos tapasztalatok és bevált gyakorlatok tagállamok közötti, a közelmúltban létrehozott nemzeti kerékpározási kapcsolattartó pontokon keresztül, valamint az érdekelt felekkel a városi mobilitással foglalkozó szakértői csoporton keresztül történő cseréjére szolgáló célzott platformok létrehozását széles körű elismerés övezi. Az ilyen kezdeményezések várhatóan gyümölcsöző együttműködést eredményeznek.

A nyilatkozat nyolc fejezetében meghatározott kötelezettségvállalások végrehajtása terén egyenlőtlen előrehaladás történt. A kerékpározással kapcsolatos szakpolitikák, infrastruktúra és beruházások tekintetében a végrehajtás előrehaladottabb szakaszban tart. Ez azok hosszú távú jellegének, a számos tagállamban már alkalmazott bevált gyakorlatoknak és az eddig szerzett tapasztalatoknak tudható be.

Mindazonáltal további erőfeszítésekre van szükség.

Bár a legtöbb tagállam már bevezetett a kerékpározásra vonatkozó szakpolitikákat és intézkedéseket, fontos, hogy a többi tagállam is így tegyen. Emellett valamennyi tagállamnak teljes mértékben ki kell használnia a rendelkezésre álló uniós finanszírozási lehetőségeket, például a Szociális Klímaalapot.

Figyelmet kell fordítani az uniós kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére irányuló alábbi területekre: i. kerékpáros logisztikai infrastruktúra (pl. mikroközpontok), ii. biztonságos kerékpárparkolási megoldások, iii. az épületeken belüli töltőinfrastruktúra, iv. a kerékpárok vonatokon történő szállítására szolgáló infrastruktúra, valamint v. a kerékpáros infrastruktúra általános biztonsága. A fokozott biztonsági intézkedések – például a jobb infrastruktúratervezés és a szigorúbb végrehajtás – kritikus fontosságúak a kerékpárosokat érintő halálos balesetek és sérülések számának drasztikus csökkentéséhez. Ezenkívül a kerékpáros infrastruktúra tervezésekor figyelembe kell venni az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodást is.

A kerékpárlopás-ellenes intézkedések áttekintése lenne az első lépés az EU-ban a probléma mélyebb megértése és annak értékelése felé, hogy az uniós szinten koordinált közös fellépés hozzáadott értéket jelentene-e.

Az előrehaladás további rendszeres értékeléséhez átfogóbb és szisztematikusabb adatgyűjtési és nyomonkövetési gyakorlatokra lenne szükség, a hatóságok, az érdekelt felek és az ipar strukturált hozzájárulásával. Kulcsfontosságú lesz továbbá az (EU) 2024/490 felhatalmazáson alapuló rendeletben (MMTIS) meghatározott kerékpáros adatok szolgáltatása. Ezen túlmenően a kerékpározásról szóló tanulmány eredményeinek hasznosítása fontos szerepet fog játszani az európai kerékpáros infrastruktúra fejlesztésének nyomon követésében.

Végezetül az olyan témák, mint az inkluzivitás és az ipar támogatása szintén további figyelmet igényelnek az előrehaladás jelentős felgyorsítása érdekében.